

明治十九年 (一八八六年)

世界 英、上部ビルマをインド帝国に併合
日本 帝国大学令、小学校令公布

◎ 首里と那原へ車道開通

旧藩時代道路はほとんど「切石」を敷き、堅牢であった。当時は荷車の往来もなかったので破損修理も少なかった。首里と那覇間の里道は沿道の地主で修理し、地方では大修理は「間切」、小修理は「村」で夫役によりこれを行なった。

明治十九年四月、内務省土木局長より県令に任命された西村捨三は、土木局長出身だけあって、旧藩時代の道路改修に目を向け、首里と那覇間の道路を改修して荷車の通る道にした。道幅四間(七・二m)、延長四キロ。世人を驚かさず立派な道路であったが、八九年を経過する内に、路面に凹凸が生じ車輛も通れない道路になった。当時は道路行政もなく、修理維持の費用もなかった。

西村県令時代よりようやく、国道、県道の改修の曙光が見え、国費支弁の下で着手したが、予算が僅少で遅々として進行しなかった。

明治四十二年四月、府県制の施行とともに沖縄県及び島嶼町村制の施行にあたり、従来の国庫負担を県費に移して着々改善整備の実をあげた。当時国道で改修されたのは延べ三十里(二二〇km)に過ぎなかったが、組合費、若しくは町村費支弁による里道は、島尻郡で十六里六四km、中頭郡で十四里五六km、国頭郡で四里一六km、先島では十二里(四八km)であった。

国道は、那覇埠頭より県庁に至る三町十五間(三五四m)であったが、大正九年十月、県庁を美栄橋に移転したので、国道は自然延長せられて那覇港より県庁に至る、長さ六町二十七間(七〇〇m)。県道は九カ線、長さ約四十里(一六〇km)、幅員は国道共二間半(四・五m)。

里道は五郡で三百八十六里(一五四四km)に及んだ。

(沖縄現代史)

◎ 日本人が発明したクルマの第一号

人力車を発明、官許を得て製造したのは、和泉要助ほか二人とされ、明治三年の春、庶民が乗れるクルマ第一号で、またたく間に全国に大流行、ほぼ完全な車体ができ上っていた。五年後の明治八年には、十一万台が津々浦々を駆け回っていた。(四五六・八・六・日経新聞)

初めは大八車式だったが、明治十六年に車輪にすさまじい音を出す鉄環をはめるようになり、泥よけがついたのはその翌年。

ゴム輪が使用されたのは明治四十年近くで、初めは丸ゴムだったが、やがて空気入りタイヤに変わった。

明治三十年ごろ全国で二十万台に達したが、三十三年ごろをピークにだんだん減り、自動車の出現で、大正十二年の関東大震災後は急速に姿を消した。

◎ メーターつきの人力車

明治十年八月十七日付の「東京日日新聞」に、「メーターつきの人力車」という、里数計つきの人力車広告が掲載されているが、歓迎されなかったようだ。(世相と事件)

◎ 人力車の始め 市内どこでも五厘

人力車が沖縄に初めて県知事用として一台輸入されたのは明治十九年末。それから民間でも輸入するようになり、急速に普及した。当時、那覇区内は車賃およそ五厘でどこへでも行けた。棧橋までは二銭で、那覇から首里の一中までは四銭であった。坂下では車の後押しが必要で、坂下から首里綾門^{アヤシヨウ}まで押して五厘であった。いづごろ二人乗りの人力車が輸入されたかは不明で、便利ではあったが、車夫は強力者でなければ勤まらなかった。

明治二十一年五月には三百三台もあり、人力車の急増に対応して、人力車営業取締規則が制定された。他府県から初めて那覇港に降りた人たちは、棧橋入口にずらりと並んだ人力車の洪水に驚き、沖縄唯一の交通機関ではないか、と早合点するくらいだった

乗車賃が安く、人力車で登校する一中の教員もいたほど広く利用されたが、一日の稼ぎも平均五十銭という、割合よい収入だった。

糸満	四〇	二五
嘉手納	一一二	八〇
名護	九五	六二
渡久地	五四	四二
宮古	一〇八	七五
八重山	六九	四六
合計	六三八	四四八

豚疫の始まり

豚疫はこのころ神戸から二頭の種豚が持つて来たもので、四、五年の間に本島内に蔓延した。

血清製造所を設け、獣医を置いて撲滅に努めたが、予想どおりにはいかず、毎年少なからず損害が出た。(五十年史)

◎ 「久志・金武の薪買わぬ」と山原船スト

五月、与那原湾には九十余隻の山原船が浮かんでいた。

大弱り。
泡瀬の製塩業者も同調
これまで一日三千七百斤も製造していた泡瀬の塩が止まって、泡瀬も大不景気。専売局出張所も大弱り。久志、金武村側は銀行借り入れで、必要な家庭には金を貸す作戦にできれば、与那原側も各船主から五百円の積立金を集め貸与する作戦に出、長期戦に入った。

六月十三日、島尻と国頭の両郡長の仲介で、二厘値上げの中間をとった一厘値上げで和平交渉が成立した。関係ない他の町村はこれを「日露談判がおさまった」と言いあつたものである。

山原薪物は上物

石油万能の現在ではとても考えられないが、このころ薪は家庭のエネルギー源であつた。

「タムン」と呼ばれ、山原から出る大割物が上等で、慶良間薪物は小枝ものの、妻木同然の下等品であつた。山原薪物は細く割らねば使えないので、薪割りは下男の仕事であつたが、下男のない家では、四、五日おきに回ってくる薪割職人を呼び込んで割らせたものだった。仲毛敷場で買い込んだ薪物を人夫を雇つて門小いっぱ

すべて与那原船だった。

旧藩時代の山原船は、陸上交通不便な国頭(山原)の船で、久志村、金武村でも各字の力に依じて、各部落一隻または二隻の共有船を持つて、両村の財源である薪物を与那原に送り出して、その利益で生計を維持していた。

それが県政時代になり、双方の約束を変更、船を与那原側に譲り渡し、与那原側が両村にマキを買いに行くことになり、往きは与那原の日用雑貨を売り込むことになっていた。東海岸も近代化の波が洗い始め、与那原は有数な商港として発展、多くの山原船を抱えるほどになっていた。それまで、与那原船に売り渡す薪木は、一把について二銭だったが、杣山払い下げ代金の調達に迫られたため、二厘の値上げを要求した。

ところが与那原側は、上得意の首里の酒屋が、安い石炭を使い始めている現状では首をくくるようなものだとして、不買を決議、四月上旬から五月上旬まで、九十隻の山原船がストに入った。久志、金武の両村では日用雑貨が止まったため、十里もある名護まで買い出しに行かねばならず、物価高騰。与那原側も製塩業者や一般家庭は、薪一把三銭五里だったのが一銭も値上がりしたため

いに運ばせるのが、那覇あたりの主婦の見栄の一つであつた。(童景集)

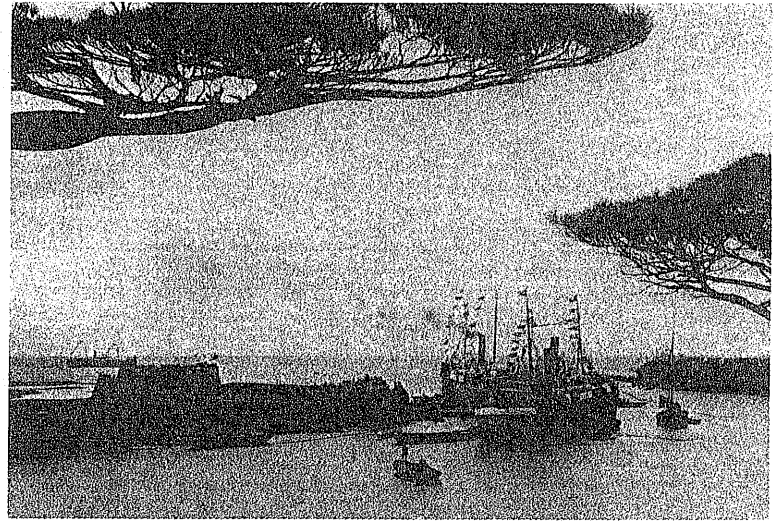
◎ 大型工事だった那覇築港

那覇港は沖縄唯一の要港であるにもかかわらず、地層曲折不規則で水深浅く、その上幅員が狭いため、船舶の出入が不便だったので、明治四十年より修築に着手した。この事業は初めは国庫支弁であつたが、四十二年、県制施行と同時に修築費の残部及び器機一切を県に移譲した。

翌年県会が開設されることになり、修築の続行が承認されて工事は進められた。工期九か年にして大正四年度に完成。工費は当初の予算額七十二万八千七百九十七円、これに浚渫船二隻、不用品売却代、利子、雑収入九万七千六百十六円を合わせ、八十二万六千四百二十二円となった。工事中死亡二人、重傷四百人、軽傷二百十八人を出した。

栈橋は、幅四間(七・二m)、延長百二十五間(二百二十五m)の鉄橋で、千二百トン級の船舶三隻を同時に繋

留することができ、陸上設備の物揚倉庫、上屋、港務所、水上巡査派出所の敷地総面積は四千七百八十九坪で、内



那覇港口。左側、屋良座森城

二千五百四十三坪は埋立地であった。国道の延長にそって八間幅(十四・四m)の道路が通堂波止場に通じ、整然として港口の面目を一新した。

港口を浚渫して御物城下より通堂橋まで、干潮時で深さ十二尺(約四m)、通堂橋より住吉山下まで二十尺(六・六m)、住吉下より港口まで二十二尺(七・二m)とし、港内航行の安全を期して内外に左舷浮標を設置し、琉球型船の碇留所は浚渫して最大干潮時で四尺(約一・五m)として、船舶の出入に万全を期した。(南島夜話)

南洋道庁新設に反対

北海道に対抗して、台湾、琉球諸島を合わせ、南洋道庁を新設して開拓する計画が国会に提出されるという内議に、奈良原男爵は双手を挙げて賛成したが、当時の新聞は次のように反対した。

「沖縄県民が多年の苦心でようやく国庫へ二百七十万円を納めるに至った今日、絶対に反対して大騒動を起こすべきである」

結局、この案は立ち消えになった。

首里城払い下げを国に請願

陸軍省の管轄であった首里城は、明治三十六年来、公園敷地として首里区に三十年間無料で使用を許していたが、公園は土地の原形を変え、整備などのため相当の経費を要するので、同区では学校敷地、物産陳列場、図書館などの公共施設の敷地として永久に保存したいと払下げを請願した。その坪数は一万八千八百三十一坪である。

中山門の入札

中山門が朽ちて傾斜、明治四十年に支柱をしたが、四十一年、瓦も落下し、いよいよ危険になった。

首里区役所では修理費がないため、入札に付し、六月二日正午の開札の結果、首里寒水川の宮里加那が五十二円二十七銭で落札した。

中山門は現首里高校の西南隅あたりにあった門。守礼門と同型同大で中山と書かれた大額がかかっていたところから中山門と称した。俗に「しもあやじょう」または「じものん」など呼んでいた。

糸満の青年会、探偵雇って社会改良

糸満青年会は二月、左記の改善事項を決議して実行に移した。

- 一、火災に際し傍観して消防に協力せざる者の取り締りをする。
- 一、夜学会を開き、各所に会場を設ける。
- 一、普通語研究会を開く。
- 一、婚礼の時、歌舞音曲を禁ず。
- 一、以上の違犯者を摘発するために探偵を雇う。
- 一、以上の違犯者には参拾銭の過怠金を課する。

(那覇市史)

毛遊び禁止令

毛(野原)遊びは結髪や入墨と同様、なかなか改められず、沖縄に性病が多いのは、毛遊びのせいだ、と真面目に説く内地人医師もいるほどだった。

明治三十一年十月七日、琉球新報は国頭地方の毛遊び

学生定期券は一月一區六十銭、二區一円二十銭、三區一円八十銭、四區二円四十銭。
団体乗車券(二區以上)は片道二十人以上一割引、五十人以上二割引、百人以上三割引、学生片道二十人以上三割引、五十人以上五割引、百人以上四割引き。(那覇市史)

製糖期だけの読者もあり 新聞は赤字

大正三年に、伊江朝助男爵を社長とする「沖縄民報」、四年には琉球新報から抜けた当真嗣合、仲吉良光らが閩族打破をさげんで「沖縄朝日新聞」を、八年に、「沖縄日報」、琉球新報を辞めた太田朝敷、又吉康和らが「沖縄時事新報」(のちに沖縄タイムスと改題)を創刊した。部数はいずれも約三千部足らずで、当時の沖縄の全人口が約五十五万人。全新聞社を合計しても一万余そこそこの発行部数で、読者は那覇、首里などの都市地区に集中した。なかには、砂糖相場の情報ほしさに、製糖期だけの購読者もあり、収入源を購読料に頼っていた各社の

同時刻表によると、与那原から朝九時十九分発の汽車に乗ると那覇に九時五十八分に着く。所要時間三十九分。運賃は三等で十八銭。

五十五年後のいま、同じ時間に与那原からバスで那覇に向かっても所要時間三十三分。これはいい方で、「混むと四十分以上かかることもある」(バス運転手の話)。こんなエピソードがある。

昭和十年ごろのこと。「軽便鉄道とマラソンとどっちが速い」と比べっこした。走るは足に自慢の新垣庸英君当時那覇商業生、現在南米在住)。同級生にカバンを預けて与那原を汽車と同時に「用意ドーン」。健脚でひた走り、数十分後、那覇停車場に先に着いたのはなんと新垣君だった。軽便は雨になると坂をのぼりきれなかった。それでも便利で速い乗りものだった。

小学校二、三年のころ、よく軽便鉄道に乗った粟国良行与那原町長(四四)は「オジさんが那覇の鉄道管理所に勤めていたので弁当を持ってよく行った。そのために私は汽車賃払ったことなかった。どうして運賃をごまかそうかとみんな苦労してみたのだが、それ以前の客馬車よりずっと速かった」と話す。

経営状態が苦しく、紙代節約のため、日曜や祝祭日の翌日を休刊日にした。記者の給料支払いもどこおりがちだった。この頃の記者の初任給は二〇円、経験者が四〇円ほど、教員の給与が四、五〇円のころであった。彼らは赤貧に洗われながらも、社会の木鐸として「武士は喰わねど高楊子」の気概にあふれ、政治経済、社会など、あらゆるものを大胆率直に暴露する一方では、私事私行を平気ですっぱ抜き、コワモテされ、「新聞記者と弁護士にはなるな」と良家の子弟はいわれたほどだった。

◎ 軽便鉄道、与那原線開通

「ア・フィーツ」沖縄の「汽笛一声」は十一月二十九日。那覇—与那原間が最初だった。距離九・七キロ。汽車は「スタン・ガラガラ」と走った。

当日午前七時、煙火五発が打ち上げられ、九時から那覇停車場で大味久五郎知事も出席して鉄道開通式が華々しく行なわれた。新しい交通時代への幕あけであった。ここに鉄道が開通してから九年後、大正十二年七月改正の「那覇—与那原」間の汽車時刻表がある。

大正十二年当時、那覇—与那原間に一日八往復。それが昭和五年になると一日二十往復に増便された。幹線だった。



沖縄県営鉄道与那原線の与那原駅

嘉手納線、時間は今と変わらず

与那原線に続いて開通したのが「那覇—嘉手納線」で、大正十一年三月二十八日だった。

それから一年ほどあとの汽車時刻表（発行は大正十四年）によると、那覇から嘉手納まで一時間三十三分かった。運賃は三等で四十四銭。一日八往復していた。那覇からの途中駅は古波蔵—与儀—安里—内間—城間—大謝名—真志喜—大山—北谷—桑江—平安山—野国—嘉手納。与儀、内間、真志喜、北谷、平安山、野国は無人駅（停車場）だった。嘉手納停車場はいまの水釜あたりにあった。

同じコースではないが、いま、那覇—嘉手納間をバスに乗ってみると、朝のラッシュアワーだとおよそ一時間かかる。自家用車ではそれ以上かかったりすることもある。バス専用レーンがあつてこういう状態だから、与那原線と同じように五十五年前も現在も、かかる時間はたいして変わっていない。

当時、軽便鉄道に勤務していた人で健在の人は少ない。阿波根直信（七四）＝那覇市与儀四五七＝は、その一人。大正末から昭和九年まで勤務。最後は嘉手納停車場の助

五キロ、島尻郡の中央部を通っていた。当時は一日八往復、昭和五年に十二往復に増便されている。那覇—糸満間の所要時間は一時間七分。

朝八時四分、糸満発の二番列車に乗ると東風平には二十六分、津嘉山五十分、那覇には九時七分に着く。本数こそ少ないが、通勤時間としてはいい時間だ。いま、糸満からバスに乗って那覇に向かうと、朝のラッシュ時には四十五分から五十分もかかる。糸満漁協の上原徳助組合長（五八）は「小学校時代に糸満から軽便に乗りましたが、便利さといったらありませんでした。いまは鉄道がなく車だけでかえって不便になった」。こんなに多くの人から親しまれた軽便鉄道が破壊されたのは沖繩戦で、だった。昭和十九年の10・10空襲でやられ軍用に供せられ、ついにはレールまで防空ごうの穴掘りに転用された。無残な最後だった。戦後、横転したままの軽便を見た人も多い。

神山秀裕（七〇）＝那覇市前島一ノ一〇ノ五＝は戦争まで、糸満線東風平駅の駅長をしていた。

「10・10空襲の時から、勤務についていたものの、運行は乱れていました。軍の輸送部隊に編入されたよう

役だった。

「私が車掌している時、県鉄管理所長の長島七三郎という人は以前に比べ時間を厳格にした。功績の大きい人です。転覆したことも何回もありました」

車掌が、乗客の女子師範の生徒から宮良長包の歌を覚えてもらって車中で歌うという時代だった。

昭和五年になると一日十二往復に増える。那覇からの始発が午前六時（嘉手納着七時十五分）、最終午後九時（同十時十五分）。与那原線にはすでにガソリン車が走っていたが、嘉手納線、糸満線にはまだ登場していない。

昭和八年ごろ、毎週二回、那覇から大山まで軽便で通ったという伊芸徳一さん（六八）＝元立法院議員＝は「スピードは人間が走るぐらいのものでしたでしょうね。のんびりしていました。嘉手納に製糖工場があったので、嘉手納線はキビや砂糖を運ぶのが主だった。ですから貨車と客車がいつしょ。」

那覇—糸満線が開通したのは三路線の一つ最後、大正十二年七月十日だった。

那覇から古波蔵—真玉橋—国場—津嘉山—山川—喜屋武—稲嶺—東風平—世名城—高嶺—兼城—糸満まで約十

した。もう営業はむつかしかった。一般の避難民を輸送することになっていたが、うまくいかなかったようです。軍の糧まつを運んでいるので時間も公表できなかつた」という。

レコードにもなった「軽便鉄道節」の作詞者、徳田安周（五九）は、県立二中生として軽便で通学した一人。昭和六年ごろだ。

「嘉手納から与儀まで三カ月定期で三円七十五銭でした。朝の一番は六時十五分発で、冬だとまだ真つ暗。比謝橋などから乗る女学生には父兄がちょうちん持つて駅まで送りに来ていた。夜が明けるのは桑江あたりだった。那覇からの最終にもなる機関車が炎をあげ真つ赤に焼けてキビ畑の海をばく進していた。まるで西部劇みたい。汽車通学していた思い出が、あの歌になったのです」

軽便汽車乗てい

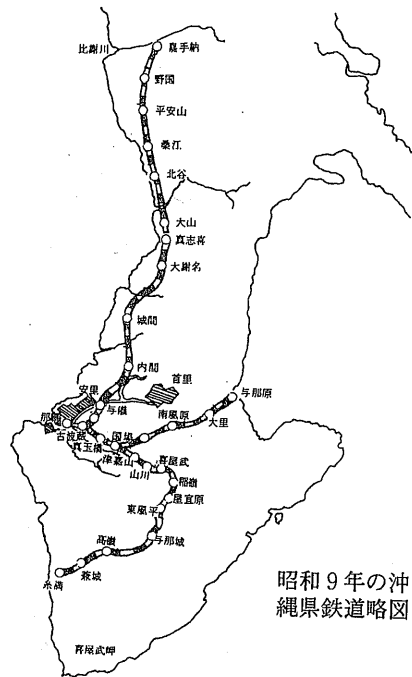
ま—かいが…

古き、よき時代だった。

（昭五三・一・一八一〇・新報懐かしの軽便鉄道）

◎ 鉄道と荷馬車のけんか

鉄道が出来、黒糖が鉄道で運ばれるようになって、生活権をおびやかされたのはいわずと知れた荷馬車組合。与那原―那覇を往復していた荷馬車は二十台内外。そこで鉄道側は糸満―与那原、佐敷―与那原間の島尻郡荷馬車組合道路を、失業した与那原線の荷馬車にも使わせるよう交渉、組合もしぶしぶ認めた。大正五年の話。



昭和9年の沖縄県鉄道略図

代議士をクビにした尚順の鉄の一言

大正三年の夏ごろ、代議士高嶺朝教が、何の前ぶれもなく突然代議士を辞し、八月三十日に補欠選挙が行われることになった。東京電報で伝わるや、全県大衝撃、一時に落雷に接した如き驚きである。

沖縄に衆議院選挙法が施行されたのは明治四十五年（八月から大正元年）。四人の立候補者があり、激しい選挙戦の結果、高嶺は岸本賀昌とともにめでたく当選。その年の国会に一度出席しただけで、辞職とは余りにあつけなく、県民多年の要望でやっと実現した国政参加の歴史を汚すもの、選挙民無視の独断専行との非難ごうごうだった。

その理由をどの新聞も一行も書かない。高嶺自身も一切沈黙、今の時代なら、推薦者や選挙民は真相を知る権利ありと叫んで動き出すは必至であるが、当時は、不審があつて不満ではあるが、決起して騒ぎ出す事はなかった。

それもその筈、尚順男爵の敵命が、辞任の真相と分

かった。まだ封建思想や感情が生き残っている沖縄の社会で、王子尚順男の威光顕然たるものがある上、沖縄銀行資産の過半は尚家のもの、農工銀行の株も、県有株とほとんど匹敵するし、島尻銀行といわれた実業銀行は、沖縄、農銀の融資で経営されていた実情から男爵の一言は鉄よりも重く、政界への圧力も重かった。

義兄弟を代議士に―と尚順

尚順男爵としては、その義兄弟の護得久朝惟を国会議員にしたい一念からである。護得久もまた、南清貿易の成績も思わしくなく「丸一商会」を解散して、国会議員たる気安さを希望している心境にあり、尚順男爵としてはそれをかなえさせたいのと、政、財界に尚家の力を確立させて置きたい動機もあつた。そうして、護得久は、東京生活が長いので、沖縄の政界人、選挙民との接触が薄く、競争しては、当選の見込み皆無と見て、高嶺に辞職を強要、その補欠選挙に護得久の独走で当選させる算段である。当時は無投票制がなく、護得久独走でも投票は行われるから、選挙民に護得久の名を書かせ、覚えさせて、その後長く護得久の当選は期待できるとの知謀からである。

尚順恐れて、対立候補出ず

高嶺辞職後、補欠選挙期日も公示されたが、誰一人名乗り出る者がない。八重山か、国頭郡から立候補が出るはずと、世間は評判したが、全く無風帯。当時の沖縄人に気骨と勇氣のある人皆無であつたことが知れよう。

そういう立候補者立ち消え状態の中で琉球新報社のわれわれ記者たちは、太田朝敷を推し立てたいと真剣に話し合つた。太田は県会副議長でもあるし、新聞界の長老として、知名度が高い。誰と競争しても負ける気づかいは毫もない。渡久地社長も賛意を表し、一切の費用は新報社で負担するともいわれた。費用といつても立候補趣旨、政策などを印刷して有権者に送付する。郵便料位のものである。ところでこれを琉球新報社の陰謀だといつて、首里方面に流布した人がいたようで、渡久地社長は尚順男爵に呼ばれて叱責された。それ以来、太田推薦説は沙汰やみとなり、われわれも苦笑するのみ、全く意気地のない話である。

尚順男爵の思わく通り、選挙は護得久の独り舞台で各区町村で投票が行われ、めでたく護得久が当選したが、十数日間の選挙運動も伊江朝助始め、尚家一統およびそ